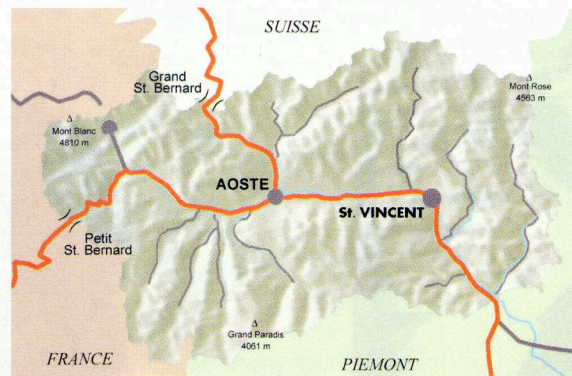


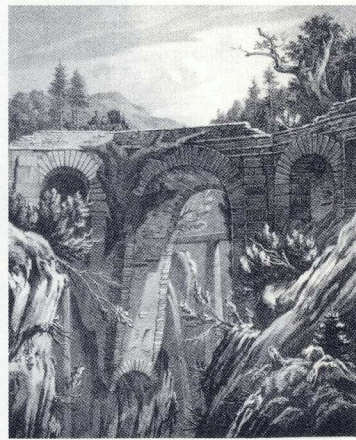
La Route des Gaules

La construction de la fameuse route des Gaules qui, d'*Eporedia* (Ivrée), montait vers *Augusta Praetoria* (Aoste) pour rejoindre



Parcours de la Route des Gaules en Vallée d'Aoste

les cols de l'*Alpis Graia* (Petit-Saint-Bernard) et de l'*Alpis Poenina* (Grand-Saint-Bernard) concrétisa, à l'époque d'Auguste,



Dessin anonyme du pont de Saint-Vincent (1826) (d'après Peyrot 1986)

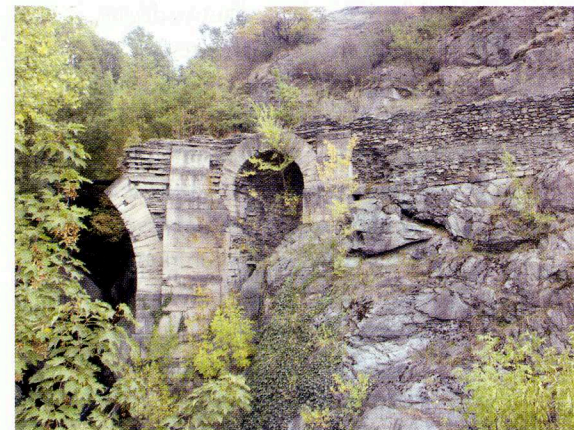
le projet grandiose de relier, de manière efficace et durable, Rome et les régions méditerranéennes aux terres occidentales et atlantiques de l'Europe.

La route, tracée sur les versants

extrêmes pour éviter les inondations et les transformations en marécages des

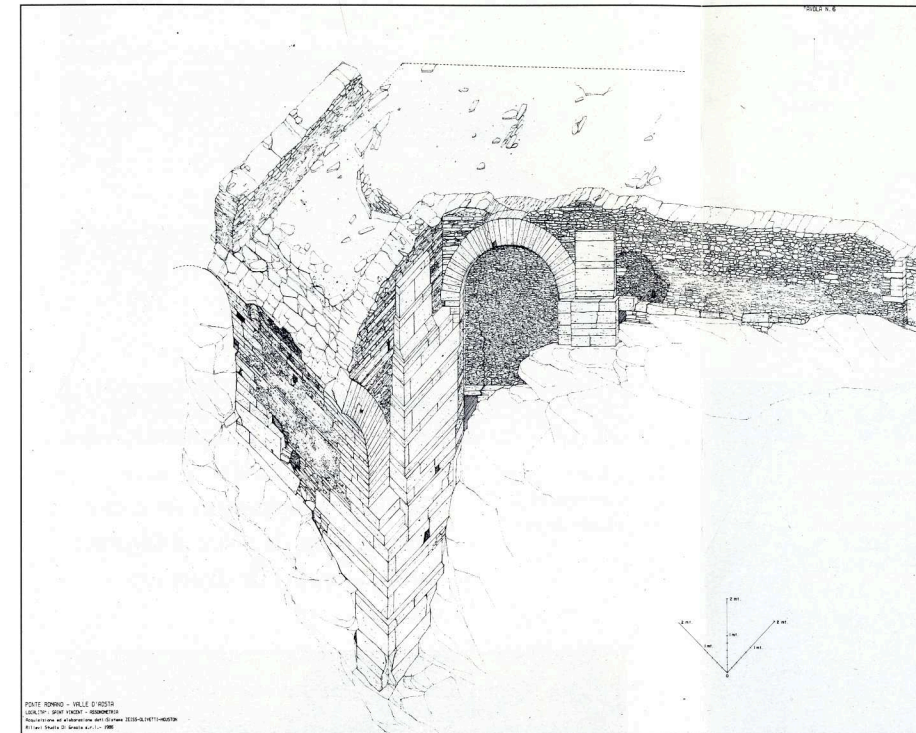
eaux de la Doire dans l'étroite plaine du fond de vallée, épouse, sur de longues portions, l'âpre conformation du territoire, procédant par segments rectilignes réunis en angle et à pente modeste. Là où, par contre, les obstacles que la nature imposait au passage de la route étaient insurmontables, l'aspect des lieux est sévèrement modifié par des interventions hardies et ingénieuses telles que la coupe d'éperons rocheux, l'élévation de substructures sur les pentes, la réalisation de viaducs et de ponts qui franchissent des dépressions et des cours d'eau.

Ces ouvrages offrent encore aujourd'hui un témoignage autant immédiat qu'éloquent des compétences acquises dans la réalisation de projets de



Vue des restes du pont romain de Saint-Vincent

construction et de la maîtrise de la technique atteinte par la culture romaine dans le domaine du génie civil.



Axonométrie de reconstruction du pont

Le pont de Saint-Vincent

Le pont permettait à la Route des Gaules de traverser le torrent Cillian, affluent de la Doire Baltée, en un point où son lit se rétrécit et emprisonne les eaux entre de hautes berges rocheuses.

Le pont se composait en origine de trois parties pour une longueur totale de plus de 49 m. La première partie était constituée d'une vaste arche unique plein cintre dotée d'une portée de 9 m 71, reposant sur de puissantes culées qui

s'appuyaient solidement sur la roche. Les deux parties latérales et symétriques se soudaient au tracé de la route formant un angle obtus et présentaient, mais seulement face à la vallée, un petit arc aveugle. Toujours sur la façade, vers la vallée, l'arche du pont et les petits arcs mineurs étaient encadrés par de robustes contreforts.

Pour rendre plus solides et cohérentes les maçonneries et, en même temps, mettre en évidence les parties statiquement les plus significatives de la structure du pont, on avait utilisé des blocs de pierres qui formaient les angles des culées, dessinaient la courbe des arcs et constituaient les contreforts. Les blocs, en pierre locale, sont soigneusement taillés, finis et unis

entre eux. Les murs supérieurs, comme on peut encore

l'observer aujourd'hui dans la portion conservée entre l'arche et le contrefort voisin, alternent, dans leur parement, des dalles de pierre à bandes

d'éclats de pierre de couleur surtout verte, ravivant de manière simple mais efficace, la façade du monument. Le noyau de










Détail du travail des blocs du pont

LES VOIES ROMAINES EN MEDITERRANÉE



Les Romains construisirent un réseau routier immense de plus de 100.000 Km de voies publiques. Même si le réseau routier actuel couvre à beaucoup d'endroits les traces antiques, souvent nous empruntons les traces des Romains sans nous en douter.

Sept pays d'Europe et de Méditerranée se sont regroupés pour valoriser ce patrimoine commun exceptionnel dans le cadre du programme Interreg IIB MEDOCC :

-  FRANCE: Languedoc-Roussillon, Provence-Alpes-Côte-d'Azur, Corse
-  ESPAGNE: Valence, Catalogne, Andalousie
-  ITALIE: Ombrie, Lazio, Toscane, Ligurie, Vallée d'Aoste
-  GRÈCE: Macédonie de l'Est - Thrace, Macédoine centrale,
-  PORTUGAL: Algarve, Alentejo
-  TUNISIE: Institut National du Patrimoine
-  ALGÉRIE: Agence Nationale d'Archéologie et de Protection des Sites et Monuments Historiques

Site internet des voies romaines en Méditerranée : www.viaeromanae.org

Découvrez sur Internet les Voies Romaines en Méditerranée dans les différents pays, l'histoire, les activités touristiques, les informations pratiques, une photothèque et beaucoup plus.



La Vallée



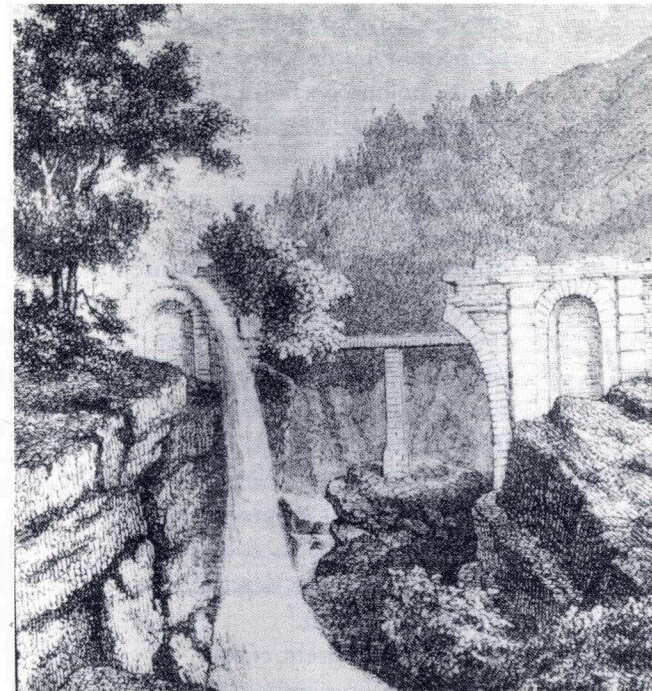
Détail du parement de la façade du pont

maçonneries est réalisé avec des massifs de remplissage, c'est-à-dire avec des éclats de pierre amalgamés dans un mortier de chaux très tenace.



Vue des restes de la chaussée d'accès au pont

La partie supérieure du pont comprenait à l'origine le tablier large de 4 m 64 protégé par de hauts parapets qui empêchaient les vents et qui, en aval, s'ouvrait sur le très beau panorama des précipices et des eaux en-dessous grâce à des petites fenêtres rectangulaires situées au-dessus de l'arche et des arcs mineurs. Le 8 juin 1839, probablement suite à un



Estampe avec une vue suite à l'écroulement du pont (d'après E. Aubert, in Peyrot 1972)

tremblement de terre qui provoqua l'affaissement de la roche en saillie sur laquelle reposait la culée droite du pont, l'arche centrale s'écroula. Ultérieurement, d'autres dégâts, causés par d'importantes infiltrations d'eau, provoquèrent en 1907 l'effondrement de ce qui restait des structures sur la rive droite du torrent. En 1937 le pont fut l'objet d'une vaste intervention de restauration qui comporta la consolidation des structures ayant survécu et l'intégration de certains éléments manquants dans les maçonneries.

Assessorat de l'Education et de la Culture
Département de la Culture

Direction des Biens Archéologiques et Paysagers
Service des Biens Archéologiques

Textes: Maria Clara Conti
Recherche iconographique: Alessandra Armitotti
Traduction: Rolande Mazollier

Photographies et dessins: Archives du Service des Biens Archéologiques



La Vallée